

2. МГСН 5.01-01 Стоянки легковых автомобилей.

3. Ваксман С.А., Лызлова А.С., Майорова Ю.В., Панкратова О.И. Влияние местоположения и вида автостоянки на ее загрузку. Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния / Материалы VII международной (десятой екатеринбургской) научно практической конференции. – Екатеринбург: УрГЭУ, 2001, С.118-121

Организация платных автостоянок в центральной части г. Екатеринбурга

Пенцев Евгений Александрович
старший преподаватель,
Лаптева Елена Анатольевна
студентка гр. Ст-330601,

В статье рассматриваются методы решения транспортных проблем в городе Екатеринбурге с учетом западноевропейского опыта в градостроительстве и муниципальном управлении.

Ключевые слова: городской транспорт, транспортный коллапс, платные автостоянки.

Рост уровня автомобилизации в России в 2000-е года, когда доступные кредиты подменили собой уровень благосостояния населения, привел к росту транспортных проблем, особенно в крупнейших городах. Попытка решить транспортные проблемы путем расширения улично-дорожной сети изначально обречена на провал, т.к. ни одна улично-дорожная сеть не в состоянии выдержать нагрузки при автомобилизации, близкой к 100% (с учетом приезжающих с близлежащих городов). Кроме того, сложившаяся улично-дорожная сеть центральной части городов – это элемент истории, реконструкция которого связана не только с серьезным экономическим, но и с эмоциональным ущербом[2].

Истинных причин образования транспортных коллапсов (за исключением того, что рост автомобилизации – это феномен, порожденный, в первую очередь, капитализацией общества, а не потребностью перемещаться в пространстве) две: ежедневные поездки на работу и поездки по магазинам (торгово-развлекательным центрам) [2].

В силу исторических причин, общественный транспорт играет значительную роль в жизни российского города, но идеально организованный и удобный общественный транспорт не подвигнет автовладельца к отказу от использования своего автомобиля, т.к.. личный автомобиль имеет столько преимуществ: кондиционер, радио, возможности взять с собой сменную одежду, обувь и т.д. Российский

гражданин, не насытившись еще материальными благами (после периода тотального дефицита), не способен адекватно оценить тот вред, который приносит автомобиль обществу, обитающему под «одной крышей» города и вынужденному дышать одним «общим» воздухом, который отнюдь не безвреден (а отсюда, уменьшение конкурентоспособности экономики государства, т.к. необходимо вкладывать деньги в лечение граждан, отвлекая их от инвестиций в другие отрасли).

И единственным серьезным аргументом для пересадки горожанина на общественный транспорт становится то, что машину в центре города нигде поставить:

- места для бесплатной парковки должны отсутствовать полностью (если кому-то надо приехать в центр на машине – могут воспользоваться услугами такси);
- любая парковка платная и цена должна быть достаточно высокой, чтобы работники офисных центров, административных учреждений не могли себе позволить приезжать на работу на автомобиле;
- жилые дворы в центре города должны быть перекрыты шлагбаумами и предназначены исключительно для жильцов этих дворов и их транспорта.

Исключений из правил не должно быть ни для кого: ни для постоянно работающих в центре чиновников, ни для приезжающих сюда временных посетителей. Нарушения правил парковки должны караться крупными штрафами: например, при первом нарушении это стоит в 10 раз дороже стоимости парковки, при повторном нарушении – в 50 раз дороже, а дальше уже можно лишиться водительских прав на всю оставшуюся жизнь, т.е. автомобиль должен стать роскошью, за которую надо платить и платить немалые суммы.

Немецкие земельные законы о строительстве запрещают также и частным фирмам, строящим офисы в центре, обеспечивать своих сотрудников в полном объеме подземными или надземными парковками. Первые примеры этого процесса уходят в далекие 70-е годы, во времена строительства многоэтажных бизнес-центров во Франкфурте-на-Майне и в Мюнхене. А берлинский институт урбанистики формулирует проблему вообще жестко: «Свободные парковки провоцируют возникновение транспорта» [1].

Итак, главный принцип городской транспортной политики остаётся неизменным: в центр города – на общественном транспорте, пешком или на велосипеде. На личном автомобиле – только в виде исключения и, как «наказание», с соответствующими затратами на парковки. Иными словами, автомобилю в европейском городе объявлена настоящая война, и результат этой войны давно проявляет себя отсутствием городских транспортных коллапсов [2].

Однако, решение исключить передвижение в центр города на автомобиле и пересадить горожан на общественный транспорт не должно заключаться в одних запретительных мероприятиях – эта проблема должна решаться комплексно, особенно учитывая российские реалии:

1. Организация платных автостоянок в центральной части города. При этом стоимость парковки должна увеличиваться по мере приближения к центру города, к крупным деловым и административным зданиям, крупным торговым и торгово-развлекательным центрам. Организация неотвратимости наказания за неправильную или неоплаченную парковку (штрафы должны быть существенно выше стоимости парковки).

2. Занижение нормативов по количеству автостоянок у бизнес-центров, т.е. обеспечить местами только руководителей и служебный автотранспорт.

3. Распределение бизнес-центров класса В и С по территории города за пределами центра, обеспечивая баланс мест приложения труда и жительства по районам. В центре города должны располагаться только дорогие офисы только дорогих компаний.

4. Повышение качества общественного транспорта: предсказуемость его расписания, новый комфортный подвижной состав, не высокая стоимость проезда, улучшение маршрутной сети, строительство метро.

5. Устройство перехватывающих парковок с возможностью пересадки на внутригородской общественный транспорт.

6. Повышение внимания региональных властей на города-спутники Екатеринбурга, финансовые вливания в экономику этих городов, стимулирующие рост количества мест труда с достойной системой оплаты труда с целью исключения поездок части населения этих городов в Екатеринбург.

7. Информационная политика со стороны администрации города в плане освещения транспортных проблем и путей их решения, формирование общественного мнения по этим вопросам.

Список литературы

1. Deutsches Institut für Urbanistik. Berichte. 4/2011. Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu.

2. Шауфлер В.Г. Транспортные проблемы – две причины и два инструмента решения. «Архитектон: известия вузов». –2012. – № 38

3. Сафронов Э.А. «Транспортные системы городов и регионов.» – М.: Изд-во Ассоциации строительства вузов, 2005.

4. С.А. Ваксман Н.М. Герасимов, И.А. Слепухина «Информационные технологии в управлении городским общественным пассажирским транспортом (задачи, опыт, проблемы)» Под ред. С.А. Ваксмана. – Екатеринбург: Изд-во АМБ, 2012.